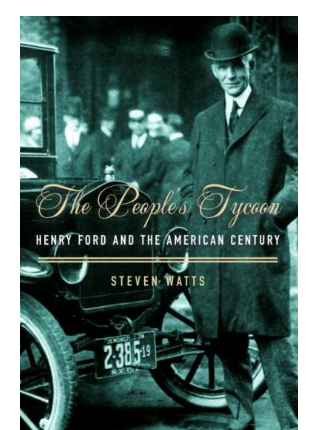
# Henry Ford: Der Möchtegern-Champion der "guten Juden"

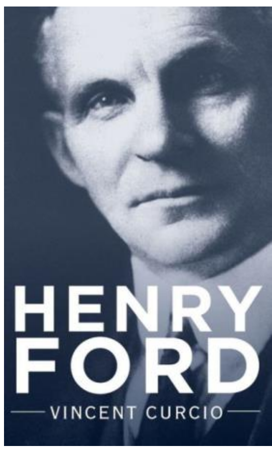
**John Wear**

*veröffentlicht: 13. Juli 2020, Inconvenient History, Vol. 12, No. 3*




Henry Ford (1863-1947) wurde im Jahr der Schlacht von Gettysburg geboren und starb zwei Jahre nach dem Abwurf der Atombomben auf Japan. Sein Leben verkörpert die enormen technologischen Veränderungen, die in dieser Zeitspanne erreicht wurden. Mit seinen angeborenen mechanischen Fähigkeiten, harter Arbeit und außergewöhnlichem Erfindungsreichtum führte Ford den Wandel der amerikanischen Industrie an. Das Magazin Fortune kürte Ford zum besten Geschäftsmann des 20. Jahrhunderts, während eine Umfrage unter akademischen Experten Ford als den größten Unternehmer der amerikanischen Geschichte bezeichnete.[1]

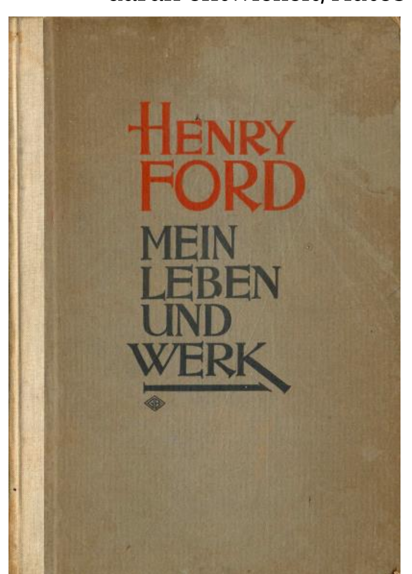
Ford hatte aber auch eine dunkle Seite, die manche Menschen als solche bezeichnen. Fords Zeitung, der Dearborn Independent, begann 1920 eine Serie von Artikeln und Leitartikeln über den "internationalen Juden", die 91 Wochen lang in Folge erschien.[2] Ford wurde von Adolf Hitler sehr bewundert und ist der einzige Amerikaner, der im Text von Mein Kampf erwähnt wird.[3] Anlässlich seines 75. Geburtstags nahm Ford 1938 die höchste zivile Auszeichnung der deutschen Regierung für einen Ausländer entgegen, das Adlerschild des Deutschen Reiches und im selben Jahr das Großkreuz des Deutschen Adlerordens.[4]




Der Ford-Biograf Vincent Curcio fragt: *"Wie konnte so viel Bösartigkeit und Größe in einer Person koexistieren?"*[5] Dieser Artikel versucht, diese Frage zu beantworten.

**Berühmter Industrieller**

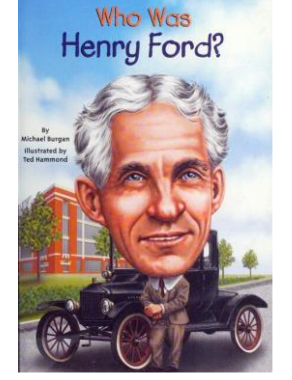
Ford wuchs auf einem Bauernhof in Michigan auf. Von Anfang an hatte er wenig Interesse an der Landwirtschaft, sondern wollte lieber mit Maschinen und Mechanik arbeiten. Mit 17 Jahren verließ Ford die Schule, um in der Maschinenwerkstatt der Drydock Engine Works zu arbeiten, und reparierte nachts Uhren in einem Juweliergeschäft. Bis 1895 hatte er ein starkes Interesse daran entwickelt, Autos zu bauen. Fords Idee, Autos mit Benzinmotoren zu bauen, wurde jedoch von fast allen abgelehnt. Ford schrieb, dass sein Arbeitgeber zu seinen Experimenten mit einem Benzinmotor sagte: *"Elektrizität, ja, das ist die kommende Sache. Aber Benzin- nein."*[6]




Thomas A. Edison war wahrscheinlich die erste Person, die Ford ermutigte, Benzinmotoren in Autos zu verwenden. Auf einem Kongress in Atlantic City erzählte Ford Edison von seinen Plänen, einen Verbrennungsmotor zu verwenden. Edison antwortete ihm:

*Ja, jeder Leichtgewichtsmotor, der eine große Anzahl Pfeidekräfte zu entwickeln vermag und keiner besonderen Kraftquelle bedarf, hat eine Zukunft. Niemals wird eine einzige Art von Motorkraft alle Arbeit bewältigen können, die es hierzulande zu tun gibt. Wir wissen nicht, was die Elektrizität zu leisten imstande ist, aber ich nehme an, daß sie nicht alles tun kann. Fahren Sie mit Ihrer Maschine fort. Wenn Sie das Ziel erreichen, das Sie sich gesteckt haben, prophezeie ich Ihnen eine große Zukunft.*[7]

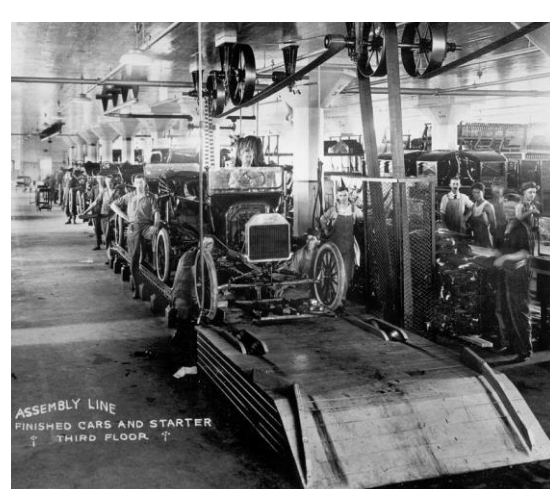
Das Gespräch zwischen Ford und Edison war der Beginn einer berühmten Freundschaft, die mehr als drei Jahrzehnte andauerte. Ford bewunderte Edison und hielt ihn für den größten Mann der Welt. Edison beschrieb Ford nicht nur als *"natürlichen Mechaniker"* und *"natürlichen Geschäftsmann"*, sondern auch als die seltenste aller Arten, *"eine Kombination aus beidem"*.[8]



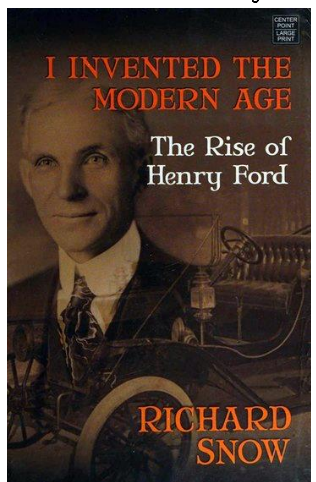

Nach zwei gescheiterten Versuchen, eine Autofirma zu gründen, eröffnete die Ford Motor Company im Juni 1903 offiziell ihr Geschäft. Mit der Einführung des Modells T hatte Ford endlich ein Auto gebaut und verkauft, das gut konstruiert und einfach zu bedienen war. Ford arbeitete weiter daran, ein Auto zu entwickeln, das noch weniger kostete und einfacher zu fahren und zu reparieren war. Alle Ideen, die Ford für das ideale Automobil hatte, kamen 1908 zusammen, als er das Model T schuf.[9]

Ford kündigte 1909 ohne Vorwarnung an, dass er in Zukunft nur noch das Modell T bauen würde. Ford sagte:

> *Ich beabsichtigte ein Automobil für die Menge zu bauen. Es wird groß genug sein, um die Familie mitzunehmen, aber klein genug, daß ein einzelner Mann es lenken und versorgen kann. Es wird aus dem allerbesten Material gebaut, von den allerersten Arbeitskräften gefertigt und nach den einfachsten Methoden, die die moderne Technik zu ersinnen vermag, gebaut sein. Trotzdem wird der Preis so niedrig gehalten werden, daß jeder, der ein anständiges Gehalt verdient, sich ein Auto leisten kann, um mit seiner Familie den Segen der Erholung in Gottes freier, reiner Luft zu genießen.*[10]




Modell T Fertigung in Oklahoma City, 1913




Ford schrieb, dass der allgemeine Kommentar zu seiner Ankündigung lautete: *"Wenn Ford das tut, ist er in sechs Monaten aus dem Geschäft."*[11] Ford bewies seinen Kritikern das Gegenteil. Die Ford Motor Company verkaufte bis 1927, dem letzten Produktionsjahr, 15 Millionen Model T und machte Ford zu einem sehr wohlhabenden Mann.[12]

Für ein Automobil lebte das Modell T sehr lange. Noch wichtiger ist, dass das Modell T eine ganze Nation veränderte. Der amerikanische Historiker Richard Snow schreibt: *"Das auslaufende Model T hat uns die Landschaft hinterlassen, die wir heute kennen - Tankstellen, Vorstädte, Parkwege, Hotdog-Stände in Form von Hotdogs, Motels und vieles, was dazu gehört: Urlaub und Taschengeld zum Beispiel."*[13]

Ford baute nicht nur ein großartiges Auto, sondern hob 1914 auch den Mindestlohn für Ford-Mitarbeiter auf den damals unerhörten Betrag von 5 Dollar pro Tag an. Ford hatte die Löhne für seine Angestellten drastisch erhöht und gleichzeitig die Kosten für sein Auto gesenkt.[14] Fords These, die Wohlstand für die Arbeiter forderte, machte jeden Arbeitenden zu einem potenziellen Kunden. Er bewies, dass Unternehmen sowohl ihre Mitarbeiter als auch ihre Investoren gleichzeitig bereichern können.[15]




Edsel und sein Vater machen eine letzte Fahrt kurz vor dem Ende der zwei Jahrzehnte dauernden Produktion des Model T.

## Volksheld

Henry Ford war kein Intellektueller. Das zeigte sich im Frühsommer 1919, als Ford in seiner Verleumdungsklage gegen die Chicago Tribune vor dem Gericht in Mount Clemens, Michigan, in den Zeugenstand trat. Diese Zeitung hatte einige Jahre zuvor einen Leitartikel veröffentlicht, in dem Ford als *"ignoranter Idealist ... [und] anarchistischer Feind der Nation"* bezeichnet wurde, weil Ford gegen den Einsatz der Nationalgarde durch Präsident Wilson war, um die Grenze gegen Überfälle der mexikanischen Guerilla von Pancho Villa zu bewachen. Ford verklagte die Zeitung wegen Verleumdung, und die Anwälte der Tribune machten sich daran, die Verleumdung zu widerlegen, indem sie Fords Unwissenheit bewiesen.[16]

Bei der unerbittlichen Befragung durch den Hauptverteidiger der Tribune zeigte Ford einen erstaunlichen Mangel an Wissen. Ford glaubte, dass die Amerikanische Revolution 1812 stattgefunden hatte; er definierte Chili con Carne als *"eine große mobile Armee"*; er sagte, Benedict Arnold sei *"ein Schriftsteller, glaube ich"*; und er konnte nicht einmal die Grundprinzipien der amerikanischen Regierung nennen. Nachdem er eine Frage nach der anderen abgehakt hatte, sagte Ford schließlich: *"Ich gebe zu, dass ich über die meisten Dinge unwissend bin."*[17]

Obwohl die Geschworenen zahlreiche Beweise für Fords Unwissenheit hörten, konnten sie keinen Beweis für seinen Anarchismus finden. Die Geschworenen befanden, dass Ford verleumdet worden war. Die Geschworenen sprachen Ford jedoch nur sechs Cents Schadenersatz zu. Als Zeitungen und Zeitschriften über Fords Unwissenheit berichteten, sagte Ford über Zeitungen: *"Ich lese selten etwas anderes als die Schlagzeilen."* In einem privaten Interview mit einem Reporter sagte Ford: *"Ich lese nicht gerne Bücher; sie bringen meinen Verstand durcheinander."* Ford gab unumwunden zu, dass er so sehr auf seine Arbeit konzentriert war, dass er kaum noch Zeit hatte, Bücher zu lesen.[18]


THE SUN, SUNDAY, APRIL 6, 1919.

Does It Cost a Million Dollars to Call Henry Ford an Anarchist?



Nationwide Interest Attaches to Flivver King's Libel Suit Against Chicago "Tribune," Based on Editorial Assailing His Attitude Toward Military Preparedness

By F. W. WILLIAMS.

With Moral Victory the Real Stake, Both Sides Line Up Notable Array of Counsel for Legal Battle Which Is to Open on May 12

What Would Happen With That Ban on Tobacco a Reality

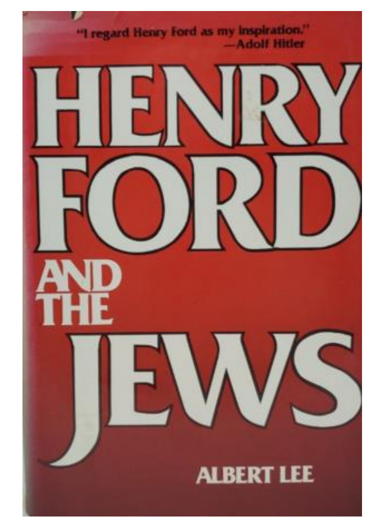
Deine aktuellen Wirtschaftsnachrichten von 1919:
*Der Autokönig Henry Ford verklagt die Chicago Tribune wegen Verleumdung.*

Tatsächlich war Ford dem Bücherlesen schon immer misstrauisch gegenüber. Er bestand darauf, dass die wahre Weisheit nicht in den Abstraktionen auf dem Papier lag, sondern in den Bereichen, in denen die Menschen echte Lösungen für echte Probleme finden mussten. Ford sagte im Jahr 1931: *"Ich konnte nie viel aus Büchern lernen. Wenn du ein Problem lösen musst, über das noch niemand nachgedacht hat, wie kannst du dann die Lösung aus einem Buch lernen?"* Ford war ein intuitiver Denker, der seine Schlüsse eher durch Geistesblitze als durch systematische Analyse zog.[19]

Zum Erstaunen und zur Bestürzung aller Hochstapler ging Ford aus diesem scheinbar peinlichen Prozess als noch größerer amerikanischer Volksheld hervor, als er zuvor gewesen war. Das gemeine Volk war von Fords Ignoranz nicht schockiert, sondern schien sie zu schätzen. Sie bewunderten seinen erfrischenden Mangel an Überheblichkeit und hatten Verständnis für sein Eingeständnis, dass er sich zu sehr auf seine Arbeit konzentrierte, um sich weiterzubilden. Kleinstädtische Zeitungen forderten ihre Leser auf, Ford sympathische Briefe zur Unterstützung zu schicken, und Zehntausende taten dies.[20]

**Der Dearborn Independent**

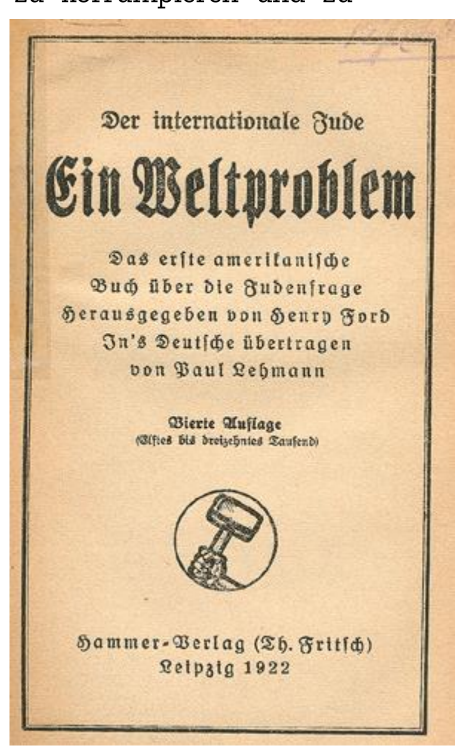
Ford kaufte 1918 den Dearborn Independent, eine kleine Wochenzeitung, die aufgrund finanzieller Schwierigkeiten kurz vor dem Aus stand. Er brachte die Zeitung auf die nationale Bühne und machte sie zu einem Instrument, mit dem er seine Ansichten direkt an das amerikanische Volk herantragen konnte.[21] Ford sagte, als er die kleine Zeitung kaufte: *"Ich habe bestimmte Ideen und Ideale, von denen ich glaube, dass sie für das Wohl aller praktisch sind, und ich beabsichtige, sie der Öffentlichkeit mitzuteilen, ohne dass sie verstümmelt, verdreht oder falsch zitiert werden."*[22]




In der Ausgabe vom 11. Januar 1919 des Dearborn Independent erklärte Ford in einem Leitartikel: *"Diese Zeitung ist dazu da, Ideen zu verbreiten, die besten, die man finden kann. Sie will Denkanstöße geben. Sie will den Ehrgeiz wecken und unabhängiges Denken fördern."* Ford erklärte seine eigene Rolle in der Zeitung: *"Ich habe nie behauptet, ein Schriftsteller oder Redakteur zu sein, aber ich kann mit einfachen Amerikanern so reden, dass wir uns gegenseitig verstehen."*[23]

Im Frühjahr 1920 begann der Dearborn Independent, über die Bedrohung durch das internationale Judentum zu berichten. Viele dieser Artikel wurden später von Ford in vier Bänden unter dem Titel The International Jew nachgedruckt. Dieses Buch wurde in 16 Sprachen übersetzt und schätzungsweise 10 Millionen Exemplare in Amerika und Millionen weitere im Ausland verkauft. Nur wenige Bücher hatten jemals eine so weite Verbreitung.[24]

Die Artikel des Dearborn Independent berichteten von einer weltweiten Verschwörung jüdischer internationaler Kapitalisten, um die heidnischen Gesellschaften zu korrumpieren und zu unterjochen. Im zehnten der 91 Artikel, die der Dearborn Independent veröffentlichte, wurden die Protokolle der Weisen von Zion vorgestellt. Die Protokolle beschrieben eine weltweite Verschwörung zur Zerstörung der arischen Nationen, indem sie jede Aktivität, die die sozialen und moralischen Institutionen der nichtjüdischen Welt untergraben würde, anführen und finanziell unterstützen. Ford heuerte eine beeindruckende Gruppe an, um seine antizionistischen Artikel für den Dearborn Independent zu recherchieren und zu schreiben.[25]


Der internationale Jude

Ein Weltproblem

Das erste amerikanische
Buch über die Judenfrage
Herausgegeben von Henry Ford
In's Deutsche übertragen
von Paul Lehmann

Vierte Auflage
(Elftes bis dreizehntes Tausend)

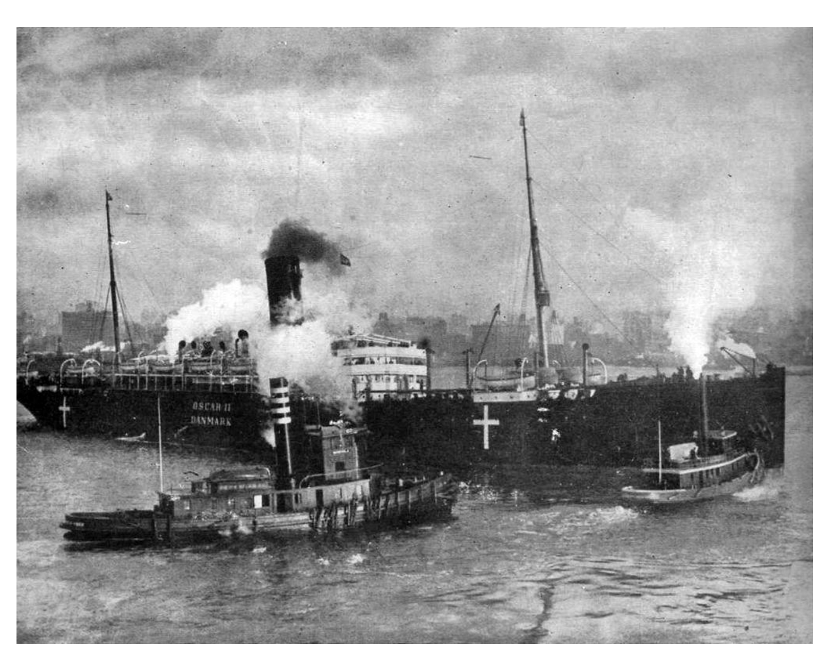
Hammer-Verlag (Th. Fritsch)
Leipzig 1922

Jüdische und nicht-jüdische Quellen protestierten gegen Fords Kampagne gegen das internationale Judentum. Zwei bedeutende jüdische Persönlichkeiten, Morris Gest und Lewis Berstein, reichten Verleumdungsklagen in Höhe von 5 Millionen Dollar bzw. 1 Million Dollar gegen Ford ein. Aaron Sapiro, ein prominenter jüdischer Anwalt und Genossenschaftsorganisator, reichte ebenfalls eine Verleumdungsklage in Höhe von 1 Million Dollar ein, die sich nicht gegen die Zeitung, sondern gegen ihren Eigentümer, Henry Ford, richtete. Ford einigte sich schließlich außergerichtlich mit Sapiro auf eine geschätzte Summe von 140.000 Dollar und gab als Teil des Vergleichs einen öffentlichen Widerruf mit 600 Wörtern ab.[26]

Ford schloss den Dearborn Independent am 31. Dezember 1927. Ein wichtiger Grund für die Schließung der Zeitung war, dass sie dem Verkauf seiner Autos schadete. Will Rogers scherzte: *"Er hatte es auf die Juden abgesehen, bis er sie in Chevrolets sah, und dann sagte er: 'Jungs, ich liege ganz falsch.'"* Fords Artikel über Juden befleckten unauslöschlich seinen Ruf und warfen Fragen über seinen moralischen und ideologischen Charakter auf.[27]

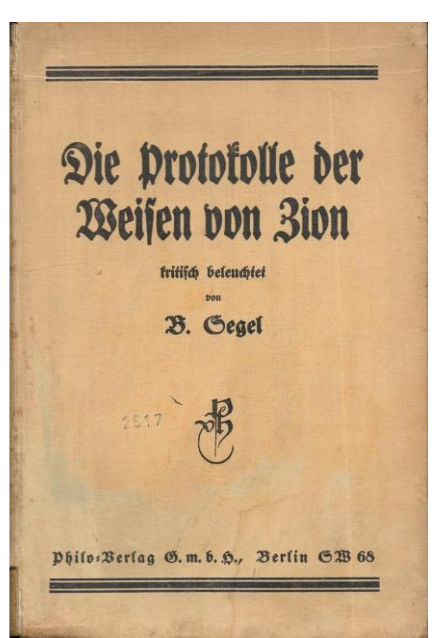
**Quelle des mutmaßlichen Antisemitismus**

Angesichts der Tatsache, dass Ford kein Intellektueller war, stellt sich die Frage: Wie kam Ford zu der Überzeugung, dass es eine internationale jüdische Verschwörung gibt? Ford sagt, er sei im Winter 1915 von der internationalen jüdischen Verschwörung überzeugt gewesen, als er ein "Friedensschiff" finanzierte und nach Europa segelte, um den Ersten Weltkrieg zu beenden. Weihnachten 1921 sagte Ford einem Reporter der New York Times in Florence, Alabama:



Das Friedensschiff Oscar II von Henry Ford - Die SS Oscar II verlässt New York
*Dieses Schiff der Scandinavia America Line wurde von Henry Ford gechartert, um amerikanische Friedensdelegierte nach Europa zu bringen, die den Ersten Weltkrieg beenden sollten.Leider war dieser gut gemeinte Versuch, in dem Konflikt zu vermitteln, zum Scheitern verurteilt.*

> *Es waren die Juden selbst, die mich von der direkten Beziehung zwischen dem internationalen Juden und dem Krieg überzeugt haben. Tatsächlich haben sie alles getan, um mich zu überzeugen.*
>
> *Auf dem Friedensschiff befanden sich zwei sehr prominente Juden. Wir waren noch keine 200 Meilen auf See, als sie anfingen, mir von der Macht der jüdischen Rasse zu erzählen, davon, wie sie die Welt durch ihre Kontrolle über das Gold beherrschen und dass der Jude und niemand anderes als der Jude den Krieg beenden kann. Ich wollte es nicht glauben, aber sie gingen ins Detail, um mich von den Mitteln zu überzeugen, mit denen die Juden den Krieg kontrollierten, wie sie das Geld hatten, wie sie alle Grundstoffe besaßen, die für den Krieg benötigt wurden und all das, und sie redeten so lange und so gut, dass sie mich überzeugten.*
>
> *Sie sagten und glaubten, dass die Juden den Krieg begonnen hatten, dass sie ihn fortsetzen würden, solange sie wollten, und dass der Krieg nicht zu beenden sei, solange die Juden ihn nicht beenden würden. Ich war so angewidert, dass ich das Schiff am liebsten umgedreht hätte.*[28]




Rosika Schwimmer, die mit Ford auf dem Friedensschiff war, zitierte Ford mit den Worten, noch bevor das Friedensschiff auslief: "*Ich weiß, wer den Krieg verursacht hat - die deutsch-jüdischen Banker! Ich habe die Beweise hier*" - er tippte auf seine Brusttasche - "*Fakten! Die deutsch-jüdischen Banker haben den Krieg verursacht. Ich kann die Fakten jetzt noch nicht verraten, weil ich sie noch nicht alle habe, aber ich werde sie bald haben.*"[29] Ford wusste also wahrscheinlich schon von einer internationalen jüdischen Verschwörung, bevor er mit diesen beiden prominenten Juden sprach.

Ford glaubte zweifelsohne, dass die Protokolle der Weisen von Zion echt waren. Ford sagte über die Protokolle: "*Sie passen zu dem, was vor sich geht. Sie sind 16 Jahre alt, und sie haben auf die Weltlage bis zu diesem Zeitpunkt gepasst. Sie passen auch jetzt.*"[30]

Ford glaubte zweifellos auch, dass eine internationale jüdische Verschwörung das amerikanische Finanzsystem kontrollierte. In

einem Leitartikel des Dearborn Independent hieß es: *"Der internationale Jude hat unser Finanz- und Zinssystem erfunden und kontrolliert heute direkt alle Finanzzentren der Regierung, einschließlich des Federal Reserve Systems der Vereinigten Staaten, das er organisiert hat und jetzt nach seinem ursprünglichen Plan perfektioniert."*[31]

The Ford International Weekly

**THE DEARBORN INDEPENDENT**

One Dollar — Dearborn, Michigan, May 22, 1920 — Five Cents

*The International Jew: The World's Problem*

*"Among the distinguishing mental and moral traits of the Jews may be mentioned: distaste for hard or violent physical labor; a strong family sense and philoprogenitiveness; a marked religious instinct; the courage of the prophet and martyr rather than of the pioneer and soldier; remarkable power to survive in adverse environments, combined with great ability to retain racial solidarity; capacity for exploitation, both individual and social; shrewdness and astuteness in speculation and money matters generally; an Oriental love of display and a full appreciation of the power and pleasure of social position; a very high average of intellectual ability."*

*—The New International Encyclopedia.*

THE Jew is again being singled out for critical attention throughout the world. His emergence in the financial, political and social spheres has been so complete and spectacular since the war that his place, power and purpose in the world are being given a new scrutiny, much of it unfriendly. Persecution is not a new experience to the Jew, but intensive scrutiny of his nature and super-nationality is. He has suffered for more than 2,000 years from what may be called the instinctive anti-semitism of the other races, but this antagonism has never been intelligent nor has it been able to make itself intelligible. Nowadays, however, the Jew is being placed, as it were, under the microscope of economic observation that the reasons for his power, the reasons for his separateness, the reasons for his suffering may be defined and understood.

In Russia he is charged with being the source of Bolshevism, an accusation which is serious or not according to the circle in which it is made; we in America, hearing the fervid eloquence and perceiving the prophetic ardor of young Jewish apostles of social and industrial reform, can calmly estimate how it may be. In Germany he is charged with being the cause of the Empire's collapse and a very considerable literature has sprung up, bearing with it a mass of circumstantial evidence that gives the thinker pause. In England he is charged with being the real world ruler, who rules as a super-nation over the nations, rules by the power of gold, and who plays nation against nation for his own purposes, remaining himself discreetly in the background. In America it is pointed out to what extent the elder Jews of wealth and the younger Jews of ambition swarmed through the war organizations—principally those departments which dealt with the commercial and industrial business of war, and also the extent to which they have clung to the advantage which their experience as agents of the government gave them.

IN SIMPLE words, the question of the Jews has come to the fore, but like other questions which lend themselves to prejudice, efforts will be made to hush it up as impolitic for open discussion. If, however, experience has taught us anything it is that questions thus suppressed will sooner or later break out in undesirable and unprofitable forms.

The Jew is the world's enigma. Poor in his masses, he yet controls the world's finances. Scattered abroad without country or government, he yet presents a unity of race continuity which no other people has achieved. Living under legal disabilities in almost every land, he has become the power behind many a throne. There are ancient prophecies to the effect that the Jew will return to his own land and from that center rule the world, though not until he has undergone an assault by the united nations of mankind.

The single description which will include a larger percentage of Jews than members of any other race is this: he is in business. It may be only gathering rags and selling them, but he is in business. From the sale of old clothes to the control of international trade and finance, the Jew is supremely gifted for business. More than any other race he exhibits a decided aversion to industrial employment, which he balances by an equally decided adaptability to trade. The Gentile boy works his way up, taking employment in the productive or technical departments; but the Jewish boy prefers to begin as messenger, salesman or clerk—anything—so long as it is connected with the commercial side of the business. An early Prussian census illustrates this characteristic: of a total population of 269,400, the Jews comprised six per cent or 16,164. Of these, 12,000 were traders and 4,164 were workmen. Of the Gentile population, the other 94 per cent, or 153,236 people, there were only 17,000 traders.

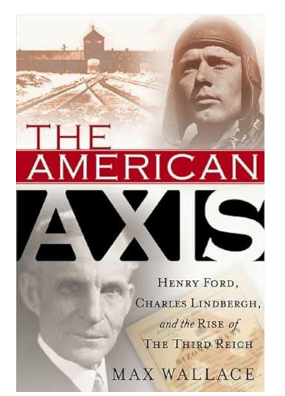
A MODERN census would show a large professional and literary class added to the traders, but no diminution of the percentage of traders and not much if any increase in the number of wage toilers. In America alone most of the big business, the trusts and the banks, the natural resources and the chief agricultural products, especially tobacco, cotton and sugar, are in the control of Jewish financiers or their agents. Jewish journalists are a large and powerful group here. "Large numbers of department stores are held by Jewish firms," says the Jewish Encyclopedia, and many if not most of them are run under Gentile names. Jews are the largest and most numerous landlords of residence property in the country. They are supreme in the theatrical world. They absolutely control the circulations of publications throughout the country. Fewer than any race whose presence among us is noticeable, they receive daily an amount of favorable publicity which would be impossible did they not have the facilities for creating and distributing it themselves. Werner Sombart, in his "Jew and Modern Capitalism" says, "If the conditions in America continue to develop along the same lines as in the last generation, if the immigration statistics and the proportion of births among all the nationalities remain the same, our imagination may picture the United States of fifty or a hundred years hence as a land inhabited only by Slavs, Negroes and Jews, wherein the Jews will naturally occupy the position of

*Der Artikel, der den Beginn von Henry' Fords siebenjähriger Kampagne gegen die Juden einläutete*

Ford glaubte aufrichtig, dass er in seiner Zeitung nur die "schlechten" Juden angriff und dass die "guten" Juden seine Bemühungen um positive Reformen unterstützen würden. Ford war wirklich verblüfft, dass gute Juden die Wahrheit dessen, was er veröffentlichte, nicht erkannten. Der Rabbi Leo Franklin aus Detroit war zum Beispiel ein Nachbar und langjähriger Freund von Ford. Ford hatte Franklin mehrere Jahre lang jedes Jahr ein neues Model T geschickt, aber im Sommer 1920 gab Franklin das Geschenk zurück, weil er der Meinung war, Fords Artikel würden *"die Gemüter der Massen gegen die Juden vergiften"*. Ford rief Franklin ein paar Tage später an und fragte: *"Was ist los, Dr. Franklin? Ist etwas zwischen uns gekommen?"*[32]

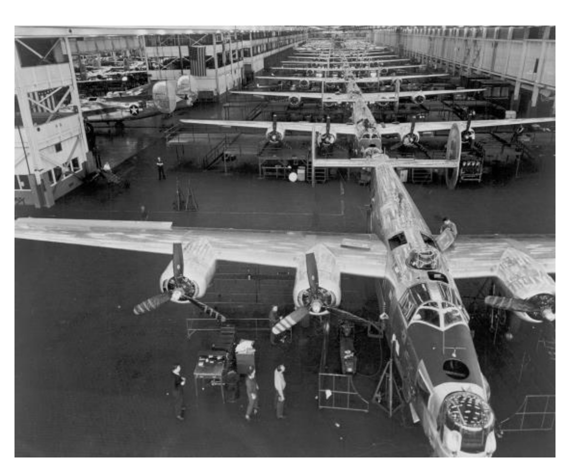
Es ist auch klar, dass Ford die 3.000 oder mehr Juden, die er beschäftigte, fair behandelte. Philip Slomovitz zum Beispiel hatte als Redakteur der Detroit Jewish News zahlreiche Gelegenheiten, die Werke der Ford Motor Company zu besuchen. Slomovitz war immer wieder erstaunt über die vielen Juden, die auf ihn zukamen und sagten: *"Henry Ford ist ein großartiger Mann. Er hat uns immer gut behandelt."*[33]

**Die letzten Jahre**



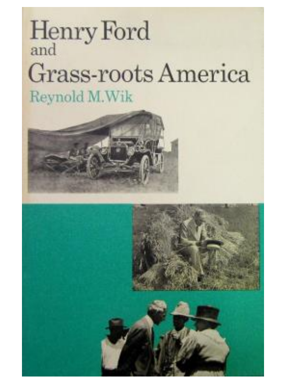

Henry Fords einziges Kind, Edsel, fiel am 25. Mai 1943 plötzlich ins Koma, während er zu Hause im Bett lag. Am nächsten Tag wurde das Ford-Imperium von der Nachricht erschüttert, dass Edsel Ford in der Nacht gestorben war. Der ältere Ford, der kurz vor seinem 80. Geburtstag stand, beklagte sich bei Freunden: *"Vielleicht habe ich den Jungen zu sehr gedrängt."* Die Produktionsprobleme mit dem B-24-Programm in den Ford-Werken hatten dem Firmenpräsidenten Edsel Ford, dessen Gesundheit unter der Belastung seit Monaten rapide nachließ, schwer zugesetzt.[34]

Auch Henry Ford litt in seinen letzten Lebensjahren unter einer schwindenden Gesundheit. Im Frühjahr 1946 erlitt Ford einen schweren Schlaganfall, als er einen Informationsfilm mit dem Titel "Death Stations" sah, der grausame Bilder aus dem Konzentrationslager Majdanek zeigte. Josephine Gomon, Leiterin des weiblichen Personals in Fords Willow Run Bomber Plant, schrieb: *"Der Mann, der in den zwanziger Jahren Millionen von Dollar für antisemitische Propaganda nach Europa gepumpt hatte, sah die Verwüstungen einer Seuche, die er mit verbreitet hatte. Der Virus hatte den Kreis geschlossen."*[35]



*Die B-24 Liberator-Bomber laufen in Willow Run vom Fließband, Sorensens letzte und seiner Meinung nach größte Leistung bei der Ford Motor Company.*

Ford erlitt am 7. April 1947 kurz vor Mitternacht eine Hirnblutung und starb im Alter von 83 Jahren im Schlaf.




Jeder Industriearbeiter im Bundesstaat Michigan wurde aufgefordert, am Tag seiner Beerdigung eine Schweigeminute einzulegen.[36] Fred Smith, ein Mitarbeiter der Ford Motor Company, beschrieb Fords Beerdigung: *"So etwas hast du in deinem Leben noch nie gesehen. Die Menschen weinten, andere versuchten, den Sarg zu berühren, griffen hinüber und berührten ihn und so weiter. Menschen aus allen Gesellschaftsschichten, Neger, Juden, Nichtjuden, Chinesen, Japaner, Hindus... kamen von überall her... Der Verkehr war meilenweit blockiert."*[37]

Fords ältester Enkel, Henry Ford II, war mehr als ein Jahr zuvor zum Präsidenten der Ford Motor Company ernannt worden. Henry II. bemühte sich, im Namen des Unternehmens ein für alle Mal alle Spuren von Antisemitismus zu beseitigen. Er erklärte öffentlich, dass die Kopien von The International Jew weder von seinem Großvater noch von der Ford Motor Company oder von ihm selbst genehmigt worden waren. Unter der Führung von Henry Ford II. gab die Ford Motor Company Millionen von Dollar für Anzeigen in jüdischen Publikationen aus, spendete großzügig für jüdische Zwecke und sorgte dafür, dass diese Initiativen in den jüdischen Medien breit bekannt gemacht wurden.[38]



Autokorso und Menschen beim Henry Ford Begräbnis

Die Ford Motor Company distanzierte sich weiterhin von Henry Fords angeblichem Antisemitismus. Am 23. Februar 1997 strahlte NBC die Fernsehpremiere von Steven Spielbergs Film Schindlers Liste aus. Die folgende Ankündigung begleitete diese Sendung: *"Durch den Verzicht auf Werbung während der Vorführung wird die Ford Division der Ford Motor Company als alleiniger Sponsor des Programms Fernsehgeschichte schreiben."*[39]

**Fazit**

Henry Ford hat einen großen Teil des technologischen Fortschritts der letzten 120 Jahre mitgestaltet. Zu Fords Innovationen gehören das fahrende Fließband, erschwingliche Automobile, die vertikale Integration aller Aspekte seiner Industrie, von den Rohstoffen bis zum Versand der fertigen Produkte, und faire Löhne für alle Beschäftigten. Das finanzielle Vermächtnis der Ford Foundation kam auch vielen wohltätigen Zwecken zugute.[40]



Henry Ford sitzt im Juni 1946, am fünfzigsten Jahrestag der ersten Fahrt, neben Clara an der Deichsel seines Quadricycle.

Fords Ruf wurde durch die 91 Artikel, die im Dearborn Independent veröffentlicht wurden und die Gefahr und Korruption des internationalen Judentums aufdeckten, stark geschädigt. Albert Lee zum Beispiel nennt Fords Artikel "*das größte Sperrfeuer des Antisemitismus in der amerikanischen Geschichte*".[41] Ford hoffte jedoch, dass die guten Juden ihre Reihen von den schlechten Juden säubern würden, indem sie sie dem Licht der Wahrheit aussetzten. Der Dearborn Independent sagte: *"In diesen Artikeln wurde immer behauptet, dass die Säuberung aus dem Judentum selbst kommen muss."*[42] Ford verdient eher Lob als Spott dafür, dass er mutig die bösen Tendenzen aufgedeckt hat, die in den Plänen des internationalen Judentums stecken.

Quelle

**Anmerkungen**

[1] Watts, Steven, The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century, New York: Alfred A. Knopf, 2005, p. xiv.
[2] Guinn, Jeff, The Vagabonds: The Story of Henry Ford and Thomas Edison's Ten-Year Road Trip, New York: Simon & Schuster, 2019, pp. 142-143.
[3] Lee, Albert, Henry Ford and the Jews, New York: Stein and Day, 1980, pp. 45-46, 59.
[4] Curcio, Vincent, Henry Ford, Oxford: Oxford University Press, 2013, p. 156.
[5] Ibid., p. xii.
[6] Ford, Henry, My Life and Work, Garden City, N.Y.: Doubleday, Page & Company, 1923, pp. 24, 34.
[7] Ibid., pp. 234-235.
[8] Watts, Steven, The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century, New York: Alfred A. Knopf, 2005, pp. 33, 42.
[9] Burgan, Michael, Who Was Henry Ford?, New York: Grosset & Dunlap, 2014, pp. 46-54.
[10] Ford, Henry, My Life and Work, Garden City, N.Y.: Doubleday, Page & Company, 1923, pp. 72-73.
[11] Ibid., p. 73.
[12] Snow, Richard, I Invented the Modern Age: The Rise of Henry Ford, New York: Scribner, 2013, p. 319.
[13] Ibid., p. 321.
[14] Rae, John B., Henry Ford, Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, Inc., 1969, p. 74.
[15] Wik, Reynold M., Henry Ford and Grass-roots America, Ann Arbor, Mich.: The University of Michigan Press, 1972, pp. 180-181.
[16] Watts, Steven, The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century, New York: Alfred A. Knopf, 2005, p. ix.
[17] Ibid.
[18] Ibid., pp. ix-x.
[19] Ibid., pp. 480, 495.
[20] Ibid., p. x.
[21] Ibid., p. 377.
[22] Lee, Albert, Henry Ford and the Jews, New York: Stein and Day, 1980, p. 15.
[23] Watts, Steven, The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century, New York: Alfred A. Knopf, 2005, p. 274.
[24] Lee, Albert, Henry Ford and the Jews, New York: Stein and Day, 1980, p. 14.
[25] Ibid., pp. 15-17, 27-29.
[26] Ibid., pp. 34, 43, 71-82.
[27] Watts, Stevens, The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century, New York: Alfred A. Knopf, 2005, pp. 395-397.
[28] Lee, Albert, Henry Ford and the Jews, New York: Stein and Day, 1980, pp. 144-145.
[29] Snow, Richard, I Invented the Modern Age: The Rise of Henry Ford, New York: Scribner, 2013, p. 272.
[30] Baldwin, Neil, Henry Ford and the Jews: The Mass Production of Hate, New York: Public Affairs, 2001, p. 160.
[31] Ibid., pp. 215-216.
[32] Watts, Steven, The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century, New York: Alfred A. Knopf, 2005, p. 391.
[33] Lee, Albert, Henry Ford and the Jews, New York: Stein and Day, 1980, p. 34.
[34] Wallace, Max, The American Axis: Henry Ford, Charles Lindbergh, and the Rise of the Third Reich, New York: St. Martin's Press, 2003, p. 313.
[35] Ibid., pp. 358-359.
[36] Ibid., p. 359.
[37] Wik, Reynold M., Henry Ford and Grass-roots America, Ann Arbor, Mich.: The University of Michigan Press, 1972, p. 5.
[38] Wallace, Max, The American Axis: Henry Ford, Charles Lindbergh, and the Rise of the Third Reich, New York: St. Martin's Press, 2003, pp. 359-360.
[39] Ibid., p. 375.
[40] Bryan, Ford R., Clara: Mrs. Henry Ford, Dearborn, Mich.: Ford Books, 2001, p. 11.
[41] Lee, Albert, Henry Ford and the Jews, New York: Stein and Day, 1980, p. 14.
[42] Ibid., p. 33.